Tweede Kamer der Staten-Generaal **2**

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

Nr. 5

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN
Vastgesteld 9 oktober 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden voor wat betreft de niet water gerelateerde artikelen.

De vragen zijn op 22 september 2015 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 8 oktober 2015 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

kst-34300-A-5
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

1
Vraag:
Op welke wijze wordt er gestreefd naar een afname van het autoverkeer?

Antwoord:
Via de begroting van het Infrastructuurfonds investeer ik in de bereikbaarheid van Nederland per weg, spoor en water. De individuele keuzevrijheid van de reiziger om zich te verplaatsen van A naar B acht ik daarbij van groot belang. Om de bereikbaarheid te verbeteren worden binnen het programma Beter Benutten bijvoorbeeld afspraken gemaakt met werkgevers over mogelijkheden om de spits te mijden. In het kader van het SER Energieakkoord, dat tot doel heeft de klimaatdoelstellingen te halen en groene groei te bevorderen, is IenM betrokken bij een aantal acties die gericht zijn op bewustwording en daarmee ook gedragsverandering. Zo geeft IenM opdracht voor het programma Lean and Green personal mobility waarmee bedrijven actief worden ondersteund om de aan personenmobiliteit gerelateerde CO_2-emissie met 20% per medewerker te verlagen. Ook draag ik bij aan de meerjarige bewustwordingscampagne ikbenhopper.nl en hebben we middels de Green Deal autodelen de ambitie om in 2018 100.000 deelauto's op de Nederlandse wegen te hebben.

In het kader van «vernieuwing van het MIRT» wordt daarnaast gewerkt aan een bredere definitie van de opgaven waarbij ook andere oplossingen dan aanleg van infrastructuur mogelijk zijn. Hiermee komen ook maatregelen gericht op minder en anders reizen in beeld. Deze typen maatregelen, die zich richten op het vermijden van overbodige voertuigkilometers en op het spreiden van de mobiliteitsvraag in tijd en ruimte, hebben een positief effect op zowel bereikbaarheid als lokale leefbaarheid en duurzaamheid.

2
Vraag:
Hoeveel budget is opzijgezet om alternatieven voor luchtverkeer, zoals spoorvervoer, te onderzoeken?

Antwoord:
Recent is in het kader van het MIRT onderzoek Station Schiphol (2014) geïnventariseerd wat mogelijkheden zijn voor air/railsubstitutie, met name door het versterken van de integratie tussen luchtvaart en hogesnelheidstrein. De potentiële markt ligt met name op afstanden tot 500 km en betreft regio's als Brussel, Parijs, Düsseldorf, Frankfurt, Londen en mogelijk Berlijn. Soms kan een bestemming wat verder weg zijn. In het MIRT-onderzoek zijn de benodigde functionaliteiten voor station Schiphol niet verder uitgewerkt. Dit zal bij een eventueel vervolg, in de vorm van een MIRT-verkenning, mee worden genomen. Hier is momenteel geen budget voor.

3
Vraag:
In hoeverre is spoorvervoer een geschikt alternatief voor transportvluchten?

Antwoord:
Spoorvervoer is slechts in beperkte mate een geschikt alternatief voor luchtvracht. Bij transportvluchten gaat het in de regel om goederen die vrij snel op een bepaalde bestemming moeten zijn, hetzij omdat sprake is van bederfelijke waren (voeding), hetzij omdat sprake is van kostbare kapitaalintensieve producten (electronica), hetzij omdat ergens snel (humanitaire) hulp geleverd moet worden. Spoorvervoer is dan te

langzaam. Bovendien zijn transportvluchten vaak intercontinentaal van aard, waardoor spoorvervoer geen reëel alternatief is. Enige uitzondering hierop is spoorvervoer tussen Oost-Azië en Europa via spoorlijnen door Siberië, dat momenteel enige groei laat zien. Het marktaandeel van dit spoorvervoer op de genoemde vervoersrelatie is echter zeer bescheiden.

4
Vraag:
Wat betekent de overprogrammering op het spoorartikel in relatie tot de vrije investeringsruimte, de bestuurlijke en juridische verplichtingen en de geconstateerde tekorten voor wat betreft beheer, onderhoud en vervanging?

Antwoord:
Overprogrammering betekent dat voor een beperkt aantal jaren er meer projectuitgaven geprogrammeerd worden dan er financieel kader beschikbaar is en voor de jaren daarna is het tegengesteld en is het financieel kader hoger dan er projectuitgaven zijn geprogrammeerd. Over de gehele begrotingsperiode t/m 2028 sluit hiermee de programmering op nul. De bedoeling van overprogrammering is om te zorgen van besteding van de jaarlijks beschikbare middelen. Er is geen relatie met de vrije investeringsruimte, de juridische verplichtingen of de beschikbare middelen t.b.v. beheer, onderhoud en vervanging. Voor bestuurlijke verplichtingen geldt dat die alleen kunnen worden omgezet in een juridische verplichting indien het financiële kader dat toe laat.

5
Vraag:
Wat is de reden dat de constructie PHS-leenfaciliteit (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) niet meer gebruikt wordt?

Antwoord:
De belangrijkste reden om te besluiten tot kaderophoging in plaats van een leenfaciliteit is dat met een leenfaciliteit het inzicht in de totale projectkosten minder transparant is. Indien projecten vallend onder het PHS programma deels gefinancierd zouden worden vanuit het Infrastructuurfonds en deels via een door ProRail op te vragen leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën dan kunnen de totale projectkosten niet meer transparant worden gepresenteerd via begrotingsartikel 13 Spoorwegen. Daarnaast worden aanlegprojecten door IenM gefinancierd op basis van werkelijke voortgang. Het is een forse administratieve last voor alle betrokken partijen als per kwartaal een deel van de leenfaciliteit door Prorail opgevraagd wordt en de opgevraagde leenfaciliteit van het kwartaal ervoor moet worden afgerekend. Deze werkwijze maakt het geven van inzicht in de gerealiseerde uitgaven complex. Nu worden PHS ramingen en uitgaven verantwoord op één begrotingsartikel.

6
Vraag:
Wat betekenen de kasschuiven voor de overgebleven investeringsruimte op wegen, spoor en op het Deltafonds? En wat betekent de structurele ramingsbijstelling van 100 miljoen per jaar vanaf 2026 voor wegen, spoorwegen en het Deltafonds?

Antwoord:
Kasschuiven hebben geen invloed op het volume van de investeringsruimte op wegen, spoor en op het Deltafonds. Het (begrotingstechnische) kenmerk van kasschuiven is dat deze meerjarig op nul sluiten. Er gaat geen begrotingsgeld verloren. De middelen voor infrastructuur blijven

daarmee volledig beschikbaar, maar komen alleen eerder of later tot betaling. Dit afhankelijk van de voortgang van het programma.

De structurele ramingsbijstelling van 100 miljoen per jaar vanaf 2026 is ten behoeve van de compensatie van de structurele doorwerking van de verslechterde ruilvoet. IenM draagt vanuit het Infrafonds vanaf 2026 structureel € 100 miljoen bij aan het generale beeld. Vooralsnog wordt deze ramingsbijstelling als minreeks op het algemene artikel 18 aangehouden. Op deze manier heeft de ramingsbijstelling op dit moment geen effect op de programmering van de investeringen.

Bij een eventuele verlenging van de investeringsfondsen zal deze minreeks worden ingepast.

7
Vraag:
Kunt u een nadere toelichting geven op de inhoud en achtereind van de kasschuif ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld? Wat betekent die voor het overgebleven Infrastructuurfonds tot 2028? En voor het Deltafonds?

Antwoord:
Ten behoeve van het rijksbrede financiële beeld vindt er een eenmalige kasschuif ad € 40 mln plaats van 2016 naar 2017 op het Infrastructuurfonds. Binnen het Kabinet is afgesproken dat deze kasschuif geen effect heeft op de meerjarige programmering van het Infrastructuurfonds. Dit betekent dat het risico wordt geaccepteerd dat het fonds in 2016 met € 40 mln kan worden overschreden. Op het Deltafonds wordt er geen budget verschoven.

8
Vraag:
Welke kosten zijn opgenomen onder netwerkoverstijgende kosten? Zijn dit geen structurele kosten? En ligt hier een taakstelling op?

Antwoord:
Netwerkoverstijgende kosten zijn kosten voor werkzaamheden ten behoeve van meerdere netwerken. Bij netwerkoverstijgende apparaatskosten en de overige netwerkoverstijgende kosten van Rijkswaterstaat moet gedacht worden aan zaken als de ondersteuning van de primaire processen op de verschillende netwerken en basisinformatie, die wordt verzameld ten behoeve van de werkzaamheden op de verschillende netwerken.
Deze kosten zijn structureel van aard.
De netwerkoverstijgende apparaatskosten worden geraakt door de apparaatstaakstelling die aan Rijkswaterstaat zijn opgelegd, waardoor de omvang van deze kosten de komende jaren daalt. Het programmagerelateerde deel van deze kosten zal de komende jaren afnemen als gevolg van de ingezette maatregelen in het kader van versobering en efficiency onderhoud.

9
Vraag:
Hoe ziet de reeks vervangingen er na 2020 uit? Kan er een nadere toelichting worden gegeven op de aflopende reeks bij vervanging van 2016 naar 2020? En hoe verhoudt zich dit met de reeks op pagina 15, onder 12.02 beheer, onderhoud en vervanging, waarbij de uitgaven onder dit artikel toenemen? Wat is de verhouding tussen vervanging en beheer en onderhoud?

Antwoord:
De reeksen voor zowel beheer en onderhoud als vervanging en renovatie heb ik in bijlage 4 van begroting inzichtelijk gemaakt tot en met 2028. De verhouding tussen vervanging en renovatie en beheer en onderhoud zijn daar zichtbaar. Waar beheer en onderhoud een vrij constante reeks in de tijd is, wordt de reeks voor vervanging en renovatie afgestemd op concrete projecten. Conform mijn eerdere toezegging is in bijlage 4 een nadere onderbouwing opgenomen van de vervangingsopgave. De vervanging- en renovatie projecten die in uitvoering zijn genomen, zijn in het MIRT vermeld. De budgetbehoefte die behoort bij deze projecten is verwerkt in de budgetreeksen.

10
Vraag:
Op welke manier wordt, gezien het feit dat uitgaven aan het hoofdwegennet stijgen en uitgaven aan het spoor dalen, gekeken of de infrastructuur verduurzaamd kan worden?

Antwoord:
Op verschillende manieren wordt invulling gegeven aan duurzaamheid voor de transportsector. In het Energieakkoord voor duurzame groei zijn afspraken gemaakt over een duurzame invulling van mobiliteit en een efficiënter verkeer en vervoer. Een belangrijke doelstelling is een reductie van de CO_2-uitstoot in het transport van 17% in 2030, onderweg naar een reductie van 60% in 2050 (ten opzichte van 1990). Met de SER-partners zijn aan de Uitvoeringstafel Mobiliteit en Transport nadere afspraken gemaakt over de concrete invulling. Belangrijkste pijlers zijn de duurzame brandstofvisie en het actieplan dat de betrokken stakeholders hebben opgesteld. Daarnaast wordt gewerkt aan concretisering van afspraken en green deals, bijvoorbeeld op het gebied van autodelen. Ook wordt, onder andere via de topsector Logistiek, ingezet op verduurzaming van de gehele logistieke keten. In het Rijk-regioprogramma Vernieuwing MIRT bekijk ik daarnaast samen met de regio's hoe duurzaamheid mee kan worden genomen in de MIRT besluitvorming. In het MIRT-overzicht 2016 heb ik deze aanpak ook beschreven.

11
Vraag:
Hoeveel zijn de uitvoeringskosten wanneer de maximumsnelheid wordt gecommuniceerd via de matrixborden?

Antwoord:
Het opnemen van de maximumsnelheden in de matrixsignaalgevers is kostbaar vanwege de noodzakelijke aanpassingen van de apparatuur en acht ik niet wenselijk omdat hierdoor een niet uniforme wijze van de snelheidsaanduiding met andere delen van het wegennet ontstaat. Het aanduiden van maximumsnelheden op matrixborden wil ik in principe reserveren voor het aanduiden van de snelheid in bijzondere omstandigheden (file, werk in uitvoering) voor dynamische maximumsnelheden en voor de 80 km/uur aanduiding in combinatie met trajectcontrole.

12
Vraag:
Welke stappen zouden er nog gezet moeten worden om tot de invoering te kunnen komen van dynamische maximumsnelheid voor de snelwegen?

Antwoord:
In de periode 2009–2012 zijn testen gedaan met dynamische maximumsnelheden. Een landelijke uitrol van dit concept is kostbaar door het noodzakelijk gebruik van matrixsignaalgevers. Op specifieke situaties

wanneer het verwachte effect groot is wordt dit wel toegepast zoals nu op de A20 bij Rotterdam (doorstroming en luchtkwaliteit) en op de A10 Amsterdam Zuid-Oost (doorstroming en veiligheid).

13
Vraag:
Wat betekent permanente openstelling plusstrook A12 Woerden – Gouda voor de maximum toegestane snelheid aldaar?

Antwoord:
Na afronding van de werkzaamheden in het kader van de permanente openstelling gaat de maximale snelheid op dit wegvak naar 130 km/uur.

14
Vraag:
Is er bij permanente openstelling nog wel sprake van een plusstrook? Dient deze strook (A12 Woerden – Gouda) dan nog wel te worden opgenomen in de tabel «specificatie bedieningsareaal»?

Antwoord:
Nee, althans niet in het opgenomen aantal kilometer spits- en plusstroken. Dit is ook verwerkt in de betreffende tabel. In de tekst onder de tabel is dit toegelicht.

15
Vraag:
Wat zijn de doelstellingen van Connecting Mobility? Wat is er tot op heden gerealiseerd en wat zijn de resultaatverplichtingen?

Antwoord:
Connecting Mobility is het actieprogramma bij de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg, gericht op de doelen zoals aangegeven in Kamerstuk 31 305-207. Doel van Connecting Mobility is te fungeren als katalysator voor de transitie naar smart mobility in Nederland en daarvoor de benodigde condities en randvoorwaarden te creëren. Het programma stimuleert samenwerking tussen overheden en marktpartijen, monitort ontwikkelingen en biedt inzicht en overzicht in ITS-projecten.
Connecting Mobility speelt een rol als verbinder, monitor en adviseur. De afgelopen periode is er veel bereikt op het gebied van smart mobility, door private en publieke partners. Er wordt gezamenlijk gezocht naar manieren van samenwerking, allianties en nieuwe markten en verdienmodellen. Connecting Mobility onderzoekt met publieke en private partijen procesvernieuwing en heeft de stand van zaken in beeld gebracht. Met het ITS overzicht Nederland wordt zichtbaar gemaakt hoe de ITS diensten en faciliteiten in Nederland zich verhouden tot de transitiepaden, wat de voortgang is en om te bepalen wat er nodig is voor de transities. Er wordt een toolbox voor overheden ontwikkeld en aan de voorwaardenscheppende kant zijn onder andere privaat-publieke ronde tafels opgezet om inhoudelijke hobbels publiek-privaat te slechten.
Er zijn geen harde resultaatverplichtingen. De Minister, publieke en private partijen hebben hun commitment uitgesproken om op basis van de samen vastgestelde transitiepaden vorderingen te maken op de Routekaart Beter Geïnformeerd Op Weg.

16
Vraag:
In hoeverre worden gelden uit het programma Beter geïnformeerd op weg ook ingezet ten behoeve van ontwikkelingen als de zelfsturende auto?

Antwoord:
Gelden uit het programma Beter Geïnformeerd op Weg worden niet specifiek ingezet voor ontwikkelingen als zelfrijdende voertuigen. De focus van dit programma ligt namelijk op smart mobility oplossingen die tussen nu en 2023 op de weg verschijnen. Publiek-private kennisontwikkeling met betrekking tot o.a. standaardisatie, juridische aspecten, ontwikkelingen, verkeersmanagement en verkeersgedrag op het terrein van smart mobility liggen dicht tegen dezelfde onderwerpen bij zelfrijdende voertuigen. De kruisbestuiving wordt hierbij nadrukkelijk opgezocht, dus indirect wordt wel bijgedragen met deze middelen.

17
Vraag:
Kan worden toegelicht waarom de streefwaarde onder de indicatoren beheer en onderhoud onder tijdsduur naar beneden zijn bijgesteld qua streefwaardepercentage?

Antwoord:
Er is geen sprake van een neerwaartse bijstelling van de streefwaarden. Zoals u in de tabel «Indicatoren Beheer en Onderhoud» kunt zien, liggen de gerealiseerde prestaties in 2013 en 2014 hoger dan de overeengekomen streefwaarden. Voor 2015 en 2016 zijn de afgesproken streefwaarden opgenomen die voor de hele periode 2013–2016 gelden.

18
Vraag:
Wat wordt bedoeld met «Tunneltechnische Installatie tunnels in Zuid- en Noord-Holland» bij vervanging? Is dat gepland onderhoud of nieuw onderhoud?

Antwoord:
Het gaat om de geplande vervanging van tunneltechnische installaties. Een aantal installaties en besturingssystemen in die tunnels zijn einde levensduur.

19
Vraag:
Wordt de Velsertunnel alleen in 2017 vervangen?

Antwoord:
Nee. De renovatie van de Velsertunnel vindt plaats in 2016. Deze werkzaamheden zullen naar verwachting gereed zijn in 2017.

20
Vraag:
Zijn de 300 extra te creëren verzorgingsplaatsen en de 400 meerjarig gehuurde verzorgingsplaatsen afdoende om het tekort aan deze plaatsen te verhelpen?

Antwoord:
Met het betreffende maatregelenpakket verzorgingsplaatsen worden een aantal urgente knelpunten aangepakt. Op een aantal specifieke verzorgingsplaatsen is echter nog steeds sprake van overbelasting.

Bij het aanpakken van het tekort aan plaatsen gaat het om maatwerk. Het pakket bestaat daarom zowel uit extra parkeerplaatsen op de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet als ook uit extra plaatsen langs het onderliggend wegennet. Op een aantal locaties, waar dit probleem speelt, wordt daarom ook de komende jaren, in samenwerking met decentrale overheden en private partijen, ingezet op het uitbreiden van betaalbare

parkeercapaciteit met een redelijk voorzieningenniveau als alternatief voor de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen. Het maatregelenpakket is daarom mede gericht op het stimuleren van private initiatieven die moeten leiden tot aanvullende capaciteit voor langparkeren.

Verder blijf ik mij samen met stakeholders inzetten om het tekort aan parkeerplaatsen afdoende te verhelpen en zoek hierbij regio specifiek samenwerking met private partijen.

21
Vraag:
Hoeveel geld wordt er nog uitgegeven, aan welke concrete maatregelen en welke maatregelen worden ingezet, inclusief de financiële middelen, ter bescherming van de otter?

Antwoord:
Voor een overzicht van de maatregelen binnen het MJPO (Meerjarenprogramma Ontsnippering) verwijs ik u graag naar het jaarverslag MJPO 2014. De bijlagen bij het jaarverslag bevatten een overzicht van alle knelpunten en de status daarvan. Op bladzijde 16 van het jaarverslag is een financieel overzicht opgenomen. Ik heb het jaarverslag met mijn brief van 1 juli 2015 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 652, nr. 5). Over de maatregelen specifiek ter bescherming van de otter bent u geïnformeerd met de brief van de Staatssecretaris van Economische Zaken van 22 juni 2015 met kenmerk DGAN-NB / 15057248. Rijkswaterstaat neemt, zoals aangegeven in die brief, voor € 665.000 aan extra maatregelen ter bescherming van de otter.

22
Vraag:
Kunt u nader ingaan op de tegenvaller van 22 miljoen euro betreffende de N31 Haak om Leeuwarden?

Antwoord:
Binnen het deelproject Haak om Leeuwarden-Zuid heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. Zo zijn de werkzaamheden onder meer tijdelijk stilgelegd als gevolg van een rechtszaak over de verleende Flora en Fauna ontheffing, wat heeft geresulteerd in vertragingskosten. Ook moest het ontwerp tussentijds aangepast worden als gevolg van variatie in grondwaterpeil en is een scopewijziging doorgevoerd met betrekking tot de hoogte een kunstwerk, de door de opdrachtnemer – binnen de contractuele kaders – ontworpen brug voldeed niet aan de wensen van de omgeving.

23
Vraag:
Wanneer is meer duidelijkheid te geven over de realisatie van het project A1/A6/A9 binnen het taakstellend budget? Wat zijn nog de openstaande risico's? Klopt het dat er een risico is van 300 miljoen euro?

Antwoord:
- Het project A1/A6/A9 is gestart met een flinke opgave om het project te realiseren binnen het taakstellend budget. Door middel van versoberingen en aanbestedingsmeevallers wordt de budgetspanning terug gebracht. Inmiddels is deze spanning teruggebracht tot ca 0,3 miljard. De risico's zijn divers, passend bij een project van deze omvang en complexiteit (wegverbreding en -verlegging, tunnel, verdiepte liggingen, aquaduct, bruggen).
- Inmiddels is één project afgerond en zijn er twee in uitvoering. Voor het vierde onderdeel loopt een aanbestedingsprocedure. In 2017 start

de aanbesteding van het vijfde en laatste project, de A9 Amstelveen. Dan wordt inzichtelijk of dit onderdeel van het project A1/A6/A9, binnen de beschikbare middelen kan worden gerealiseerd. Een definitief beeld van het oplossen van de spanning is te geven bij oplevering van het laatste project in 2024.
- Door verdere strakke sturing op de risico's – met als uitgangspunt een evenwichtige verdeling van risico's tussen Rijkswaterstaat en betrokken marktpartijen – behoort het realiseren van SAA binnen het taakstellend budget nog steeds tot de mogelijkheden.

24
Vraag:
Wordt in het aanbiedingsontwerp Hoevelaken rekening gehouden met het gereserveerd houden van voldoende ruimte voor toekomstige realisatie van een derde spoor richting Amersfoort, gezien het feit dat de ruimte op het spoortraject Amersfoort–Apeldoorn nu al krap is en tot overbelastverklaringen heeft geleid (zie http://www.rws.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2015/08/aanbiedingsontwerp-project-knooppunt-hoevelaken-kan-worden-bekeken.aspx)? Zo nee, bent u bereid de verbrede A1 enkele meters naar het noorden aan te leggen, zodat deze ruimte alsnog beschikbaar blijft?

Antwoord:
Er wordt in het aanbiedingsontwerp Hoevelaken (project A28/A1 knooppunt Hoevelaken) rekening gehouden met de toekomstige wegverbreding naar 2x4 rijstroken van het deel van de A1 dat parallel loopt aan het spoortraject Amersfoort–Apeldoorn. Hiervoor zijn in een overeenkomst afspraken gemaakt met ProRail. Deze overeenkomst bevat geen afspraak voor het gereserveerd houden van voldoende ruimte voor een eventuele toekomstige realisatie van een derde spoor richting Amersfoort op het spoortraject Amersfoort–Apeldoorn. Er zijn ook geen plannen en/of regionale wensen voor een spooruitbreiding op dit traject.
Een eventuele ruimtelijke reservering voor een derde spoor en het als gevolg hiervan naar het noorden moeten opschuiven van dit deel van de A1 zou betekenen, dat er meer gronden en ook opstallen (Terschuur, Hoevelaken) onteigend moeten worden. Hiermee worden meer individueel belangen geschaad dan noodzakelijk is voor het project A28/A1 Hoevelaken. Hiervoor bestaat onvoldoende aanleiding.

25
Vraag:
Waarom werd voorheen uitgegaan van tegenvallende tolopbrengsten à 61 miljoen euro bij de A12/A15? Wordt hier nog steeds van uitgegaan?

Antwoord:
In de Bestuursovereenkomst doortrekking A15 Ressen naar A12 Oudbroeken (ViA15) is in 2013 vastgelegd dat bij tegenvallende tolopbrengsten Rijk en de Provincie Gelderland gezamenlijk, elk voor de helft, het risico dragen tot € 120 mln. De risicoreservering voor het Rijk bedraagt inmiddels na prijsbijstelling € 61 mln.

In de ontwerpbegroting 2016 zijn de tolreserveringen samengevoegd onder het kopje «Tolreserveringen Blankenburgverbinding en ViA15» (zie toelichting bij Projectoverzicht behorende bij artikel 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet). Het bedrag van € 61 mln maakt hier onderdeel van uit.

26
Vraag:

Is de conclusie juist dat er sprake is van een meevaller à 40 miljoen euro, nu de investeringsruimte met dat bedrag is opgehoogd?

Antwoord:
De investeringsruimte is ten opzichte van de begroting 2015 toegenomen met € 40 mln. Op pagina 29 van de ontwerpbegroting 2016 is een toelichting opgenomen hoe deze toename tot stand is gekomen. Dit is onder andere te verklaren door het saldo van mee- en tegenvallers van projecten in realisatie. De investeringsruimte is beschikbaar voor risico's en de in het najaar van 2013 aangekondigde MIRT-onderzoeken (Kamerstuk 33 750 A, nr. 25).

27
Vraag:
Wat is de omvang van het overgeboekte budget naar netwerkgebonden kosten ten behoeve van het in dienst nemen van eigen personeel door Rijkswaterstaat (RWS)? Is er sprake van een formatie-uitbreiding? Zo ja, met hoeveel?

Antwoord:
In totaal wordt vanaf 2018 jaarlijks € 20 mln. van de verschillende netwerken (hoofdvaarwegennet, hoofdwegennet en hoofdwatersystemen) overgeboekt naar de netwerk gebonden kosten. Hiervan heeft € 9,6 mln. betrekking op het Hoofdwegennet. De formatie van RWS wordt daarmee uitgebreid met 100 FTE, hiermee wordt tevens een efficiencyvoordeel behaald. Het gaat hier om een beperkte bijstelling van de taken die RWS zelf uitvoert (de kerntaken) en taken die aan de markt worden overgelaten (de niet – kerntaken). RWS levert hetzelfde product.

28
Vraag:
Wat zijn de resultaatverplichtingen die gemoeid zijn met de bijdrage aan Eenvoudig beter?

Antwoord:
De programmadirectie Eenvoudig Beter werkt aan de stelselherziening van het omgevingsrecht (Omgevingswet). De huidige beschikbare middelen worden benut voor het nader uitwerken van de uitvoeringsregelgeving (AMvB's en ministeriële regelingen), het opstellen van de invoeringswet, voor de consultatie en toetsing, het omgevingsmanagement, het versterken van kennis en kunde via het programma Nu al EB en de implementatie (infopunt, invoering en digitalisering) van de Omgevingswet. Er is nog geen meerjarige dekking beschikbaar. Financiering is mede afhankelijk van afspraken die worden gemaakt met de koepels over het ambitieniveau van de implementatie van de Omgevingswet en de financiële afspraken die hierover worden gemaakt.

29
Vraag:
Wat zijn de resultaatverplichtingen die gemoeid zijn met de bijdrage aan het National Data Warehouse?

Antwoord:
De NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) is een samenwerkingsverband van de Nederlandse wegbeheerders (Rijkswaterstaat, alle provincies, de 2 stadsregio's en de 4 grote gemeenten). Voor de deelnemende beheerders voert het NDW twee taken uit.
In de eerste plaats het efficiënt centraal inwinnen van wegverkeersgegevens (bijv. reistijden, snelheden en voertuigcategorieën). Ten tweede vormt de NDW het «open data loket» voor alle publieke wegverkeersge-

gevens. Deze data worden verstrekt aan private organisaties (zoals ANWB en INRIX) die hiermee verkeersinformatie (via routeplanners, apps, radio etc.) kunnen leveren aan de weggebruiker. Hiervoor zijn met NDW resultaatsverplichtingen afgesproken, bijvoorbeeld over de tijdigheid van de data, die vanwege de actualiteit van de verkeersinformatie binnen 75 seconden moeten zijn geleverd. Deze informatie wordt ook verstrekt aan alle wegbeheerders zodat zij op de hoogte zijn van de actuele verkeersituatie in de regio.

30
Vraag:
Kunnen alle wijzigingen op de post investeringsruimte onder artikel 13 voor 2015, 2016 en 2017 schematisch worden weergegeven?

Antwoord:
Voor een toelichting op de reeks van de investeringsruimte wordt verwezen naar paragraaf 13.08 waar een toelichting wordt gegeven op de belangrijkste mutaties (pag. 46). Het overgrote deel van de investeringsruimte is belegd ten behoeve van risico's. Het is niet gebruikelijk deze risico's weer te geven omdat dit de onderhandelingspositie van het Rijk kan schaden. Wel kan vermeld worden dat circa 75% van deze risicoreservering bestemd is t.b.v. de gesignaleerde risico's en de prijsbijstelling 2014 en 2015 op de Beheer onderhoud en vervangingsreeksen. De huidige kasreeks van de investeringsruimte is gebaseerd op de geprognosticeerde kasuitgaven van de huidige bekende risico's waardoor jaarbedragen kunnen fluctueren.

31
Vraag:
Verwacht u, gezien de problemen bij ProRail op dit moment, dat het budget voor spooronderhoud de komende 10 jaar toereikend zal zijn en, zo nee, hoe gaat u de tekorten opvangen?

Antwoord:
Op basis van de huidige inzichten is er voor de komende jaren een spanning tussen de benodigde en beschikbare budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. De in het rapport van PwC, LeighFisher en Horvat&Partners opgenomen maatregelen (Kamerstuknummer 29 884, nr. 621) om kosten te besparen, zullen door ProRail de komende periode verder worden uitgewerkt. Uw Kamer wordt begin 2016 geïnformeerd over de vervolgstappen.

32
Vraag:
Waarom dalen de uitgaven voor spoorwegaanleg en -onderhoud?

Antwoord:
Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 240 HXII: zoals ook uit de tabellen blijkt, heeft de daling van de spoorbudgetten betrekking op de budgetten voor de aanlegprojecten en niet op het budget voor BOV spoor.
Sinds het ontstaan van de fondsen hebben op de meerjarenreeks een aantal mutaties plaatsgevonden waardoor er tussen de opeenvolgende jaren fluctuaties kunnen optreden. Het gaat dan bijvoorbeeld om kasschuiven die via het generale beeld lopen, bijvoorbeeld om beter aan te sluiten bij de programmering of ten behoeve van het generale beeld, maar ook door overboekingen naar de begroting Hoofdstuk XII, andere departementen en het Provinciefonds en Gemeentefonds. Het aanleggen en onderhouden van infrastructuur is gebaat bij een voorspelbare financieringsstroom. Daarom zijn de budgetten voor BOV jaarlijks min of meer constant. Ten aanzien van de aanlegbudgetten wordt een daling

waargenomen na 2020. Deze daling kent twee hoofdoorzaken. 1) vanaf 2022 zijn er minder middelen te verdelen dan in de periode daarvoor en 2) er zijn enkele grote aanlegprojecten (b.v. ERTMS, PHS en Zuidasdok) overgeheveld naar artikel 17 waar de uitgaven worden verantwoord.

33
Vraag:
Wat zijn de bestuurlijke en wat de juridische verplichtingen van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en PHS? Wat moet nog worden ingevuld en wat is de risicovoorziening?

Antwoord:
Met de Voorkeursbeslissing ERTMS van 11 april 2014 (Kamerstukken II, 2013–2014, 33 652, nr. 14) van het Kabinet is een bestuurlijk besluit genomen over de kaders voor het programma ERTMS. Een deel van de lijnen uit de Voorkeursbeslissing die van ERTMS zullen worden voorzien, komt voort uit de juridische Europese verplichtingen om ERTMS aan te leggen.

In het programma ERTMS wordt een post onvoorzien gehanteerd en zo nodig bijgesteld passend bij de fase waarin het programma zich bevindt.

PHS is bestuurlijk verplicht met de voorkeursbeslissing PHS van juni 2010, nadere besluiten rond Amsterdam centraal en verdiepte ligging Vught in 17 juni 2014 (Kamerstukken II, 2013–2014, 32 404, nr. 74) alsmede het besluit t.a.v. OV SAAL middellange termijn van 28 augustus 2013 (Kamerstukken II, 2013–2014, 32 404, nr. 63). Van het totale planstudiebudget PHS van € 2.841 mln is in de begroting 2016 € 236 mln juridisch verplicht via afgegeven beschikkingen voor de planuitwerking en infrastructurele maatregelen. Het nog niet juridisch vastgelegd deel van PHS van € 2.605 mln is benodigd voor de diverse maatregelen zoals Amsterdam Centraal, verdiepte ligging in Vught, aanleg van de spoorboog bij Meteren, Rijswijk–Delft Zuid en andere maatregelen die deel uitmaken van PHS.

Ten aanzien van de risicoreservering verwijs ik u kortheidshalve naar het antwoord op vraag 30 ten aanzien van de wijzigingen in de post investeringsruimte spoor. Het overgrote deel van de investeringsruimte spoor is belegd ten behoeve van risico's. Het is niet gebruikelijk deze risico's weer te geven omdat dit de onderhandelingspositie van het Rijk kan schaden. Wel kan vermeld worden dat circa 75% van deze risicoreservering bestemd is t.b.v. de gesignaleerde risico's en de prijsbijstelling 2014 en 2015 op de Beheer onderhoud en vervangingsreeksen.

34
Vraag:
Wat wordt er bedoeld met «een herverdeling van de taakstelling apparaat tussen BOV en aanleg»?

Antwoord:
De taakstelling apparaat ProRail (Regeerakkoord Rutte I en II) is berekend op het totale apparaat ProRail, maar is in de begroting volledig op het budget voor beheer, onderhoud en vervanging verwerkt. ProRail heeft aangegeven een derde deel van de apparaatstaakstelling te willen invullen op de apparaatskosten die in de aanlegprojecten zijn begrepen. Het gaat hierbij om een bedrag van in totaal € 228 miljoen exclusief BTW, ofwel € 276 miljoen inclusief BTW. Zodra deze invulling bekend is, wordt een deel van de besparing welke nu drukt op de budgetten ten behoeve van Beheer, Onderhoud en Vervanging overgeheveld naar de budgetten t.b.v. aanlegprojecten.

35
Vraag:
Hoe heeft een spanning tussen de meerjarenreeksen van ProRail en de beschikbare middelen op het Infrastructuurfonds van ca. 475 miljoen euro in de periode 2018–2028 kunnen ontstaan?

Antwoord:
De spanning is met name ontstaan als gevolg van bijgestelde prognoses voor de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding en een verschil tussen de ontvangen indexering vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de indexering die door externen aan ProRail worden doorbelast.

36
Vraag:
Wat is de reden dat in de begroting voor 2016 nog geen maatregelen zijn genomen om het gat van 475 miljoen euro in de periode van 2018–2028 op te vangen?

Antwoord:
De spanning tussen de benodigde (meerjarige) budgetten en de beschikbare ruimte op het Infrastructuurfonds doet zich mogelijkerwijs voor vanaf 2018. Zoals in mijn brief van 15 september 2015 (Kamerstuk 29 884, nr. 621) is aangegeven, zullen voor het oplossen van deze spanning maatregelen worden verkend. Daartoe is aan ProRail opdracht gegeven de maatregelen uit het rapport van PwC, LeighFisher en Horvat&Partners verder uit te werken en inzichtelijk te maken welke effecten deze kunnen hebben op de financiën, prestaties en de verschillende belanghebbenden. Begin 2016, wanneer de uitwerking gereed is, zullen de Kamer en de belanghebbenden worden geïnformeerd over deze effecten en de verdere besluitvorming.

37
Vraag:
Hoe zorgt u ervoor dat de reiziger op 1, 2 en 3 blijft staan wanneer de budgetten van ProRail dusdanig onder druk komen te staan?

Antwoord:
Zoals in de begroting gemeld zullen voor het oplossen van de spanning tussen beschikbare en benodigde middelen voor beheer, onderhoud en vervanging kostenbesparende maatregelen worden genomen. ProRail brengt eerst goed in beeld welke effecten de besparingsmaatregelen uit het rapport van PwC c.s. kunnen hebben op onder andere de kwaliteit voor de reizigers en verladers. ProRail zal daarover begin 2016 rapporteren. Vervolgens zal ik, na overleg met belanghebbenden, waaronder de consumentenorganisaties, en de Kamer, besluiten welke maatregelen worden ingezet. Hierbij zullen de effecten voor de reizigers zwaar meegewogen worden.

38
Vraag:
Waarom is de eerder aangekondigde tegenvaller rondom station Breda Centraal niet in het overzicht opgenomen? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord:
Eind juli 2015 hebben de aannemerscombinatie en ProRail de vaststellingsovereenkomst getekend waarin de claimafhandeling met betrekking tot het project station Breda Centraal is beslecht. Op dat moment was het gelet op de spelregels van het begrotingsproces niet mogelijk voor IenM deze mutatie nog te verwerken in de Ontwerpbegroting 2016. Het eerste

moment waarop de Kamer volgens de vigerende begrotingssystematiek wordt geïnformeerd is bij de Najaarsnota 2015.

39
Vraag:
Wat is de levensduur van de Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) op deze corridors en wanneer zou hier ERTMS moeten worden aangelegd? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord:
ProRail hanteert een technische levensduur van 15 jaar voor Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv). In de praktijk kan dat korter worden, bijvoorbeeld wanneer door wijzigingswerkzaamheden aan het spoor de treinbeveiligingsinstallatie, inclusief de ATB-Vv-installaties, vervangen moet worden. In een dergelijk geval moet een (nieuwe) ATB-Vv-installatie, inclusief bekabeling en dergelijke, opnieuw worden aangebracht.
Op delen van de Brabantroute, te weten het gedeelte Kijfhoek–Lage Zwaluwe–Breda–Tilburg–Boxtel, en delen van de A2-corridor, te weten het gedeelte Alkmaar tot aan Eindhoven, zal conform de Voorkeursbeslissing ERTMS in de periode tot en met 2028 worden uitgerold. Tot aan het moment dat ERTMS daar in gebruik wordt genomen, zal ATB-Vv in werking blijven. De corridor van Kijfhoek tot de Belgische grens moet volgens de TEN-T-afspraken in 2020 van ERTMS zijn voorzien. De exacte omvang en tijdsvolgorde van de uitrol is afhankelijk van de uitkomsten van de nadere uitwerking van de uitrolstrategie die momenteel in de Planuitwerkingsfase van het programma ERTMS plaatsvindt, alsmede de resultaten van de marktstrategie en aanbestedingen van ERTMS. Op delen van het hoofdrailnet die buiten de scope van de Voorkeursbeslissing ERTMS vallen, zal ATB-Vv ook na 2028 moeten worden onderhouden en waar nodig worden vervangen.

40
Vraag:
Hoeveel bedrijfsspooraansluitingen zijn er en op welke wijze worden deze onderhouden?

Antwoord:
Ik verwijs u voor het antwoord hierop naar mijn brieven aan de Kamer omtrent de overname van NS Spooraansluitingen BV. (Kamerstuk 29 984, nr. 587 en 610). Hierin heb ik aangegeven dat NS Spooraansluitingen BV ongeveer 200 bedrijfsspooraansluitingen in haar beheer had, waarvan een aantal – ongeveer 100 – door de aangesloten bedrijven is overgenomen. Strukton Rail BV heeft op 3 juli 2015 bekendgemaakt dat zij NS Spooraansluitingen BV heeft overgenomen. Zij is daarmee volledig eigenaar geworden van alle binnen deze BV aanwezige activa en passiva, waaronder de contracten van NS Spooraansluitingen BV met de aangesloten bedrijven.

41
Vraag:
Hoeveel bedrijven hebben een spooraansluiting maar maken daar geen gebruik meer van?

Antwoord:
De overheid houdt hier geen cijfers over bij aangezien het hier private, niet-openbare spooraansluitingen betreft, zoals aangegeven in Kamerstuk 29 984, nr. 118.

42

Vraag:
Klopt het dat het project ov-terminal Utrecht in totaal 65,6 miljoen duurder uitvalt, namelijk de 12,4 miljoen voor tegenvallers uit de begroting en de toevoeging van 53,2 miljoen?

Antwoord:
In de begroting is inderdaad € 53,2 mln. toegevoegd vanuit de investeringsruimte (IF 13.08). Daarnaast is de bestaande in de begroting opgenomen garantstelling uit 2007 voor prijsstijgingen van € 12,4 mln. toegevoegd. Dit laatste bedrag zal naar verwachting op basis van de definitieve (gevalideerde) beschikkingsaanvraag van ProRail in de najaarsnota 2015 met € 1,468 mln. worden verlaagd.

43
Vraag:
Wat verklaart de langere doorlooptijd van twee jaar voor de ov-terminal stationsgebied Utrecht? Waarom moet de overschrijding gedekt worden uit het Infrastructuurfonds? Moeten de gemeente en provincie hier niet aan bijdragen? Waarom lijkt het risico volledig bij het Rijk te liggen?

Antwoord:
De belangrijkste redenen voor de langere looptijd zijn een latere start van de uitvoering vanwege een vertraagde gunning en het later verkrijgen van een bouwvergunning. Bovendien waren objecten van derden, die voor de uitvoering nodig waren, niet tijdig beschikbaar. Het moeizaam verkrijgen van instemming van de vereniging van eigenaren van het aansluitende woon- en winkelcomplex Hoog Catharijne met de bouwfasering, de werkbare uren in de nacht en tijdelijke toegangsbeperkingen hebben eveneens geleid tot een langere doorlooptijd. Ten aanzien van de risico's is een verdeling tussen de verschillende partijen overeengekomen. De werkzaamheden binnen de OV-terminal bestaan uit vier delen: de bouw van de traverse, spoorse werkzaamheden, bus- en tramvoorzieningen en uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen. De risicoaansprakelijkheid voor deze bouwonderdelen is in 2003 vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Utrecht en het Rijk. Om een betere beheersbaarheid te creëren, als ook om het risicoprofiel voor Rijk en gemeente te verminderen en beter voorspelbaar te maken, zijn tussen de gemeente en het Rijk de uitvoeringsverantwoordelijkheden in 2013 en de risicoaansprakelijkheid in 2015 aangepast. Het Rijk is niet meer risicoaansprakelijk voor de gemeentelijke projecten en omgekeerd. Voorafgaand aan dit besluit is onderzocht of er evenwicht is tussen de risico's voor en na de herverdeling. Een toets door een extern bureau heeft dat evenwicht bevestigd. Een gevolg van deze herverdeling is dat de meerkosten op de bouwonderdelen van ProRail worden gedragen door het Rijk en gedekt uit het Infrastructuurfonds. Het Rijk draagt niet bij aan de meerkosten op de gemeentelijke bouwonderdelen, die zich eveneens voordoen.

44
Vraag:
Kunt u een overzicht geven van de reeds bestede en nog te besteden gelden van de quick scan regionaal spoor per lijn en daarbij ook aangeven in hoeverre op deze budgetten is bezuinigd of geld is teruggevallen naar de investeringsruimte in de afgelopen jaren?

Antwoord:
Naar aanleiding van de Quick scan regionaal spoor is in 2009 tussen IenM (toen nog VenW) en de verschillende decentrale overheden in het BO MIRT besloten tot een pakket van maatregelen op 9 gedecentraliseerde spoorlijnen, met als doel de punctualiteit weer op een voldoende niveau te brengen.

Het totale pakket had een omvang van € 109 mln. waarvan IenM de helft heeft bijgedragen.
Per lijn is in 2009 het volgende gezamenlijk gefinancierde budget (incl. btw) afgesproken:

2009	mutatie
Leeuwarden–Harlingen Haven	€ 2.750.000
Leeuwarden–Sneek	€ 9.350.000
Groningen–Nieuweschans	€ 5.610.000
Groningen–Roodeschool–Eemshaven (2012, van IenM)	€ 13.860.000 + € 2.900.000
Arnhem–Doetinchem–Winterswijk	€ 11.770.000
Amersfoort–Ede/Wageningen	€ 11.550.000
Winterswijk–Zutphen	€ 11.000.000
Zwolle–Kampen	€ 6.600.000
Nijmegen–Roermond	€ 35.600.000

De afgesproken bijdragen van IenM zijn in de jaren 2011 en 2012 via de BDU overgemaakt (en daarmee door IenM besteed) aan de verschillende decentrale overheden m.u.v. de provincie Gelderland.

De decentrale overheden zijn de opdrachtgever voor ProRail voor de planuitwerking en realisatie van de maatregelen. Op nadrukkelijk verzoek van de provincie Gelderland is IenM de opdrachtgever voor ProRail voor de maatregelen op de lijnen in Gelderland. De uitvoering van een deel van het pakket voor Gelderland is nog gaande. Alleen de maatregelen op de lijn Arnhem–Doetinchem–Winterswijk zijn volledig uitgevoerd. De maatregelen op Amersfoort–Ede/Wageningen, de Valleilijn, en Winterswijk–Zutphen zijn deels in uitvoering en deels nog in studie. Voor de maatregelen in Gelderland heeft IenM samen met Gelderland tot op heden € 10,4 mln. besteed.

Op de afgesproken budgetten is door het Ministerie van IenM niet bezuinigd. Er heeft in 2012 wel een ophoging vanuit IenM plaats gevonden (zie bovenstaande tabel). Er is ook geen geld teruggevallen naar de investeringsruimte. De afgesproken budgetten zijn taakstellend. Het kan wel zo zijn dat maatregelen goedkoper uitvallen of dat het beoogde doel bij nader inzien met minder maatregelen kan worden bereikt. Op dat moment wordt met de betreffende Provincie besloten hoe met het gezamenlijke budget wordt omgegaan.

45
Vraag:
Wat is de stand van zaken met de besteding van de via amendement beschikbaar gestelde extra gelden voor de Valleilijn? Kunt u een totaaloverzicht geven van alle budgetten voor deze lijn en aangeven in hoeverre deze reeds zijn besteed of nog te besteden zijn?

Antwoord:
De stand van zaken met de besteding van de via amendement beschikbaar gestelde extra gelden voor de uitbreiding van de materieelcapaciteit op de Valleilijn is dat IenM haar bijdrage in die kosten (€ 7,5 mln. uit het budget Beter Benutten regionaal spoor) nog steeds heeft gereserveerd. IenM is al geruime tijd in afwachting van een akkoord tussen de provincie Gelderland en Connexxion over hun evenredige bijdragen in de uitbreiding van de materieelcapaciteit. Aan de recent gehouden OV en Spoortafel Oost hebben de provincie Gelderland en Connexxion verklaard dat zij verwachten op korte termijn tot overeenstemming te komen. Zodra dat het geval is, kan de financiering van de uitbreiding van de materieelcapaciteit via een door de betrokken partijen te ondertekenen Plan van

aanpak met startbeslissing worden vastgelegd en kan Connexxion het extra materieel bestellen.

Naast bovenvermeld budget hebben het Ministerie van IenM en de provincie Gelderland al in 2009 besloten tot maatregelen, waarmee de robuustheid van de Valleilijn moet worden zeker gesteld. Dit ondanks het extra gaan bedienen van twee stations (Hoevelaken en Barneveld Zuid). Voor die maatregelen is via cofinanciering (50/50) gezamenlijk een budget van € 11,5 mln. incl. btw (zie ook antwoord op vraag 44) gereserveerd. De eerste tranche van robuustheidvergrotende maatregelen wordt thans gerealiseerd. Aan de planuitwerking is tot op heden een budget van € 1,5 mln. besteed. Voor de realisatie van de eerste tranche maatregelen is een budget van € 4 mln. incl. btw aan ProRail toegezegd. Een tweede set robuustheidvergrotende maatregelen bevindt zich in de planuitwerkingsfase. De rest van het gezamenlijk gereserveerde budget kan aan de realisatie hiervan worden besteed.

46
Vraag:
Welke gevolgen heeft het opvangen van de kasspanning van 84 miljoen euro binnen het programma PHS voor de verdere uitvoering van dit programma?

Antwoord:
Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 5. De kasspanning van € 84 mln heeft vooralsnog geen gevolgen voor de lopende uitwerking van het PHS-programma. Er is voor PHS sprake van een taakstellend budget voor PHS. Binnen dit taakstellende budget dient deze kasspanning opgevangen te worden. Dat kan via meevallers in de lopende uitwerking (bij keuzes voor varianten die goedkoper zijn dan ten tijde van de voorkeursbeslissing PHS voorzien), bij aanbesteding van projecten, of door meevallers tijdens de realisatiefase. Als dergelijke meevallers zich niet of niet voldoende voordoen kan aanpassing van de scope en/of planning van (onderdelen van) PHS aan de orde zijn. Indien dit aan de orde is, wordt dit in de voortgangsrapportages PHS aan de Kamer gemeld.

47
Vraag:
Klopt het dat het budget PHS een overschrijding heeft van 169,9 miljoen, namelijk de meerkosten van Rijswijk – Delft Zuid van 85,9 miljoen en de kasspanning van 84 miljoen?

Antwoord:
Nee dat klopt niet. Zoals aangegeven in art 13.08 (deel vrije investeringsruimte spoor) zijn de meerkosten van 85,9 mln. voor Rijswijk – Delft Zuid gedekt uit een verhoging van het PHS-budget vanuit de vrije investeringsruimte spoor. Er is zoals aangegeven in antwoord op vraag 46 wel sprake van een extra kasspanning van 84 mln. als gevolg van de wijze waarop het afschaffen van de leenfaciliteit financieel is verwerkt in het PHS-budget.

48
Vraag:
In hoeverre is het mogelijk en wenselijk om middels aanbestedingsafspraken het risico van overschrijdingen met spoorprojecten bij de aannemer neer te leggen in plaats van bij de overheid?

Antwoord:
Per project wordt telkens bekeken wat de meest geëigende verdeling van risico's is tussen aannemer en opdrachtgever (overheid). Risico's worden

in de regel belegd bij de partij die er verantwoordelijk voor is danwel die ze het best kan beheersen. Wanneer alle risico's bij de aannemer gelegd zouden worden dan leidt dit direct op voorhand tot een aanzienlijk hogere prijs.

Specifiek voor het project Rijswijk–Delft Zuid geldt dat het nog om de planuitwerkingsfase gaat waarin een gedetailleerde raming is opgesteld. Het gaat hierbij niet om een opgetreden risico met financiële gevolgen maar om een hogere raming van de kosten.

49
Vraag:
Waarom vervalt het budget voor OV-SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad) nu pas naar PHS terwijl dit besluit al in augustus 2013 is genomen?

Antwoord:
Bij het besluit OV SAAL MLT van 28 augustus 2013 is afgesproken met de regio dat er binnen het OV SAAL MLT budget een reservering zou worden gemaakt voor mogelijke problematiek bij Almere. Na gezamenlijk onderzoek en overleg is gebleken dat er bij Almere sprake was van een probleem bij fietsparkeren. Voor oplossing van dit probleem blijft € 1,5 mln gereserveerd. Een budget van 45,4mln wordt overgeboekt van SAAL naar PHS. Binnen PHS wordt het geld ingezet ter gedeeltelijke dekking van de meerkosten van de besluitvorming over een integrale aanpak van Amsterdam centraal (besluit juni 2014).

50
Vraag:
Is er financiële ruimte om de stijging van de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer ongedaan te maken of uit te stellen?

Antwoord:
Het kabinet Rutte I heeft besloten de gebruiksvergoeding vanaf 2015 structureel met € 50 mln. te verhogen. Dit is opgenomen in de begrotingskaders van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er is derhalve geen financiële ruimte om de verhoging van de gebruiksvergoeding ongedaan te maken of uit te stellen.

51
Vraag:
Wat betekent de tax adjustment concreet voor de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en van het Infrastructuurfonds? Betekent dit dat er voor spoor 65 miljoen minder beschikbaar is en dat dit vervalt aan de middelen van het Ministerie van Financiën?

Antwoord:
De tax adjustment is voor de Staat als geheel budget neutraal: Financiën compenseert IenM, IenM compenseert Infraspeed en Infraspeed draagt het bedrag af aan de Belastingdienst. De budgetten op het Infrastructuurfonds worden hierdoor dan ook niet geraakt

52
Vraag:
Wanneer wordt besloten of ten aanzien van de leningen aan ProRail tot herfinanciering of schuldreductie wordt overgegaan? Als hiertoe wordt besloten, welke gevolgen heeft dit dan voor de begroting?

Antwoord:

In de begroting is het uitgangspunt dat leningen structureel worden geherfinancierd, de daarmee samenhangende rentelasten (artikel 13.07) lopen structureel door. In het jaar dat aflossing van de huidige leningen moet plaatsvinden, wordt besloten of er ook daadwerkelijk wordt geherfinancierd of dat overgegaan wordt tot schuldreductie. Schuldreductie kan op de langere termijn gunstig zijn – de rentelasten vervallen dan structureel – maar de aflossing moet kasmatig wel kunnen worden ingepast. Indien over wordt gegaan tot schuldreductie, dan dient hier wel budgettaire ruimte voor te zijn op het Infrastructuurfonds. Deze budgettaire ruimte kan onder andere worden gecreëerd door het voordeel van de (toekomstige) rentevrijval naar voren te halen mits er binnen het IF ruimte is om deze kasschuif toe te passen.

53
Vraag:
Wanneer worden er knopen doorgehakt met betrekking tot de herijking?

Antwoord:
Het voorstel van IenM met betrekking tot de herijking is met de diverse betrokkenen besproken tijdens de diverse landsdelige tafels, de goederentafel, de landelijke tafel en tijdens de BO-MIRT overleggen. Het besluit van IenM ten aanzien van de herijking kan worden betrokken bij het geplande notaoverleg MIRT van 23 november 2015. Over de uitkomsten van de bespreking van de herijking aan de landelijke tafel van 29 september jl wordt u per separate brief met kenmerk IenM/BSK-2015/196811 geïnformeerd. Over het herijkingsvoorstel dat IenM aan de diverse OV en spoortafels en de landelijke tafel van 29 september heeft voorgelegd ter bespreking, zijn door lid Slob Kamervragen gesteld. Deze zullen binnenkort worden beantwoord. Bij de beantwoording van deze Kamervragen zal ik ingaan op het voorstel en zal ik een overzicht meesturen van de ingediende projecten.

54
Vraag:
Is met de meerkosten Rijswijk–Delft de volledige viersporigheid Den Haag–Delft Zuid gefinancierd?

Antwoord:
Ja, voor zover nu bekend en naast de aanvullende bijdragen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeente Delft voor de aanleg van ongelijkvloerse kruising voor het langzame verkeer gecombineerd met de perronontsluiting ter hoogte van Delft Zuid. Een nadere capaciteitsanalyse heeft evenwel aangetoond dat naast de infrastructurele maatregelen in het ontwerptracébesluit voor de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid, dat in december 2014 is uitgebracht, nog aanvullende maatregelen nodig zijn tussen Schiedam en Rotterdam om de beoogde PHS-lijnvoering met 8 Intercity's en 6 Sprinters op het traject Den Haag – Rotterdam te kunnen faciliteren. Deze maatregelen beperken zich tot seinoptimalisatie en het vervangen van bestaande wissels door wissels geschikt voor het rijden met hogere snelheden. De kosten van deze aanvullende maatregelen zijn voorlopig geraamd op € 19 mln. (incl. BTW) en worden gefinancierd uit het Programma Kleine Functiewijzigingen. Het Tracébesluit PHS viersporigheid Rijswijk–Delft Zuid wordt medio 2016 gepubliceerd in de Staatscourant. De kosten van het project zijn dan definitief geraamd.

55
Vraag:

Wat is de verklaring voor de hogere kostenraming voor het project Rijswijk–Delft Zuid? Wat verklaart het verschil met het oorspronkelijke budget?

Antwoord:
Het totale verschil van € 86 mln. valt als volgt te verklaren: € 12,1 mln. prijsstijging, € 14,5 mln. treintechnische installaties (nieuwe wetgeving), € 4,8 mln. stationsomgeving; € 30,3 mln. PEAT (projectvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht) en onvoorzien, € 24,2 mln. scopewijzigingen in het spoorwerk, waaronder 800 meter meer lengte waarover de viersporigheid zich uitstrekt en seinoptimalisatie tot Schiedam in plaats van enkel nabij Delft Zuid.
De herijkte baseline is door een extern bureau getoetst.

56
Vraag:
Hoe moet de toelichting onder de kop «Verkeersruit Eindhoven» gelezen worden in relatie tot de tabel daaronder (in de toelichting staat dat middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte, terwijl in de tabel nog steeds over een huidig budget van 272 miljoen euro wordt gesproken)?

Antwoord:
Door het niet doorgaan van de Ruit om Eindhoven resteert op het infrastructuurfonds een budget van € 272 mln. Ook in de regio is nog een fors bedrag beschikbaar. De bereikbaarheidsproblematiek in deze regio is door het niet doorgaan van deze Ruit natuurlijk nog aanwezig. Op initiatief van de provincies Noord-Brabant en Limburg is daarom het traject gestart rond de Brabant Corridor. In dit traject wil de regio komen tot een gedragen maatregelenpakket voor de bereikbaarheid van Zuid-Nederland. De Tweede Kamer heeft aan de regering gevraagd hierover constructief met de regio in gesprek te gaan, en de Kamer over de uitkomsten van dit overleg voor het aanstaande Notaoverleg MIRT te informeren (motie Hoogland c.s.).

Het budget zal aan de investeringsruimte Hoofdwegennet worden toegevoegd. Besluitvorming over dit budget zal plaatsvinden na beoordeling van het voorstel van de regio voor de Brabant Corridor. Besluitvorming over de Brabant Corridor is voorzien in het BO MIRT van 4 november. Voorlopig is het budget in de ontwerpbegroting 2016 daarom nog gelabeld op de Verkeersruit Eindhoven.

57
Vraag:
Wat zijn de gevolgen voor de financiën van de zuidelijke ringweg van de recente uitspraak van de Raad van State waardoor een aantal onderzoeken overgedaan moet worden? En bij wie ligt het risico?

Antwoord:
De Raad van State geeft de mogelijkheid om het Tracébesluit via een bestuurlijke lus nader te onderbouwen en eventueel met een gedeeltelijke wijziging te corrigeren. De hiervoor benodigde extra onderzoekskosten zullen binnen het bestaande budget worden opgevangen. Ik verwacht dat de geconstateerde punten van de Raad van State in de daarvoor beschikbare periode kunnen worden opgelost. De risico's van eventuele wijzigingen in de scope liggen bij de regio. Ook deze kunnen naar verwachting echter binnen het beschikbare budget worden gerealiseerd.

58
Vraag:

Kan het verschil in investeringsruimte tussen 2016 en 2017 nogmaals worden toegelicht?

Antwoord:
In de ontwerpbegroting 2016 zijn voor Eenvoudig Beter (stelselherziening Omgevingsrecht) middelen overgeboekt naar de beleidsbegroting ten laste van de investeringsruimtes per modaliteit. De investeringsruimte op Art. 14 Regionaal/lokale infrastructuur is hierdoor in 2016 lager. Van Art. 14 Regionaal/lokale infrastructuur is € 1 mln overgeboekt vanuit 2016.

59
Vraag:
In hoeverre staat de te verwachten groei van goederenvervoer over het water en de bezuinigingen op verkeersmanagement en bediening van bruggen en sluizen met elkaar op gespannen voet?

Antwoord:
IenM heeft te maken met rijksbrede personele taakstellingen, ook op bediening. De belangrijkste vervoersroutes zijn ontzien bij de versoberingen en er zijn goede maatwerkafspraken gemaakt voor de locaties waar wel minder bedienend personeel wordt ingezet. Met een aantal partijen heb ik afspraken gemaakt om gezamenlijk te investeren in bedienen op afstand. Met deze aanpak verwacht ik de groei voor de komende jaren voldoende te kunnen faciliteren.

60
Vraag:
Kunt u inzicht geven in het huidige ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart? Zijn er uitbreidingen van het aantal ligplaatsen voorzien? Zo ja, hoeveel en op welke plaatsen?

Antwoord:
Voor het veilig en efficiënt kunnen benutten van vaarwegen, is het nodig dat er voldoende overnachtingsplaatsen zijn. Schepen moeten immers kunnen voldoen aan regelgeving voor vaar- en rusttijden. Ik streef naar voldoende overnachtingsplaatsen op de rijksvaarwegen voor schepen in de actieve vaart. Men kan bij rijksovernachtingsplaatsen tot maximaal 3x24 uur ligplaats nemen. Schepen die langer willen overnachten dienen in beginsel uit te wijken naar andere, gemeentelijke havens.
Er is momenteel sprake van ligplaatstekorten op meerdere rijksvaarwegen. Het gaat dan om tekorten op de Waal (Lobith), IJssel, Merwedes, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Scheldeverbinding, Amsterdam–Lemmer–Delfzijl en Beneden-Lek. Al deze tekorten pak ik aan in het MIRT. Voor de precieze planning en oplossingen van de ligplaatstekorten verwijs ik u naar de overzichten en projectbladen in het MIRT-overzicht 2016 (voorheen projectenboek), waar deze uitgebreid staan beschreven.

61
Vraag:
Wat is de reden dat de gemeente Capelle aan den IJssel nog steeds geen openbare ligplaatsen heeft gerealiseerd ter hoogte van KMR 18.4, zoals u 16 maart 2012 suggereerde in antwoord op Kamervragen over aanlegplaatsen in Capelle aan den IJssel van 1 maart 2012 (zie Kamervragen Bashir, vergaderjaar 2011–2012, aanhangsel Handelingen, nr. 1877)?

Antwoord:
In mijn antwoord op de Kamervragen van de heer Bashir van maart 2012 heb ik aangegeven dat er voor de gemeente Capelle een mogelijkheid is om 2 ligplaatsen te kunnen realiseren. Het is echter de keuze van de

gemeente om die plaatsen wel of niet te realiseren en tot nu toe heeft de gemeente dat niet gedaan.

62
Vraag:
Hoe verhoudt het onveranderde budget t/m 2028 voor verkeersmanagement zich tot de stelling dat de groei in het goederenvervoer over water ten dele via verkeersmanagement gefaciliteerd moet worden?

Antwoord:
Door samen met andere overheden de bediening van sluizen en bruggen te optimaliseren en daarnaast de informatievoorziening naar de binnenvaart te verbeteren kunnen de wachttijden bij sluizen worden beperkt en de doorvaart worden verbeterd. Hiermee kan een deel van de groei van het goederenvervoer worden opgevangen.

63
Vraag:
Wanneer worden de effecten van de afspraken uit het vergezicht zoals in 2015 ingevoerd, geëvalueerd?

Antwoord:
Zoals toegezegd stuur ik voor het einde van dit jaar een «vergezicht op bediening» naar de kamer. Het bedieningsregime zoals ik heb afgesproken met de regio's wordt gemonitord. Indien daar aanleiding voor is bespreek ik de bedieningstijden met de stakeholders.

64
Vraag:
Wat gebeurt er met de vrijgevallen 17 miljoen euro van de Quick Wins Binnenhavens?

Antwoord:
Het vrijgevallen bedrag van de Quick Wins Binnenhavens (15 miljoen) is in de huidige begroting toegevoegd aan de investeringsruimte vaarwegen. Dit ziet u terug op blz. 69 van de Infrastructuurfondsbegroting, waarin het verloop op de investeringsruimte is opgenomen en toegelicht.

65
Vraag:
Hoe kan het dat het budget voor kleine projecten/afronding projecten gedaald is van 172 miljoen euro naar 3 miljoen euro?

Antwoord:
Met ingang van deze begroting zijn op de regel kleine projecten/afronding projecten enkel nog de openstaande budgetten vanaf het uitvoeringsjaar opgenomen en niet meer de gerealiseerde budgetten. Hiermee wordt voorkomen dat het totaalbudget projecten blijft bevatten die al enige jaren zijn afgerond.

66
Vraag:
Is het mogelijk dat het project nazorg Betuweroute verlengd wordt indien er sprake blijkt van grote tegenvallers (betonrot enz.)?

Antwoord:
Het project nazorg is gerelateerd aan de restpunten (met een eigen vaststaande inhoud en een eigen beschikking) die met het aanlegproject zelf zijn gemoeid zoals gevelisolatie, grondtransacties en dergelijke. Beheer en onderhoud en betonrot vallen hier niet onder. In geval van

tegenvallers of uitloop van de werkzaamheden die direct te maken hebben met de aanleg van de Betuweroute is het in principe mogelijk om het nazorgproject langer in stand te houden.

67

Vraag:

Heeft de wijziging van de DBFM-contractering (Design, Build, Finance, Maintain) voor het project Zuidasdok gevolgen voor de meerjarige budgettering? Zo ja, welke?

Antwoord:

Bij het project ZuidasDok is gekozen voor een Design & Construct contract. Een wijziging naar een DBFM-contract is niet aan de orde. In bijlage 6 van de ontwerpbegroting 2016 zijn de consequenties voor de meerjarige budgettering opgenomen bij projecten waarvoor wel voor een DBFM-contract is gekozen.

68

Vraag:

Hoe worden de effecten van de producten op de post intermodaal vervoer gemeten? Zijn hier al resultaten van bekend?

Antwoord:

Er zal in 2016 een evaluatie van de «Tijdelijke subsidieregeling stimuleren bundeling van goederenstromen voor vervoer op het spoor» plaatsvinden. Deze regeling is onderdeel van het beleidskader spoorgoederenknooppunten (Kamerstuk 29 984, nr. 230) om knooppuntontwikkeling en bundeling van spoorgoederenstromen te faciliteren. In de evaluatie van de regeling zal worden gekeken in hoeverre de gesubsidieerde projecten hebben bijgedragen aan het verlagen van organisatorische en fysieke drempels voor de bundeling van goederenstromen voor vervoer op het spoor.

Wat betreft het Container Transferium kan worden gemeld dat dit project op 28 mei 2015 officieel is geopend en zich derhalve in de opstartfase bevindt. Resultaten zijn er daarom nog niet te melden maar zullen de komende tijd in de reguliere overlegmomenten tussen het Havenbedrijf Rotterdam en IenM worden gemeld.

69

Vraag:

Kunt u een nadere uitsplitsing geven van het budget voor Beter benutten in soorten projecten (gedragsbeïnvloeding, ITS etc.) en de daarbij behorende doelstellingen? Welke bijdragen hebben andere overheden en marktpartijen ter beschikking gesteld?

Antwoord:

Het Beter Benutten vervolg programma kent maatregelen die gericht zijn op:

- infrastructurele aanpassingen (zoals aanpassingen aan fietsinfrastructuur, P&R of logistiek)
- activiteiten van werkgevers die tot doel hebben om het gebruik van de fiets of het OV te stimuleren (voorbeeld aanpak Zuidas in de Metropoolregio Amsterdam)
- activiteiten van verladers en vervoerders om gebruik van de logistieke infrastructurele aanpassing te optimaliseren (voorbeeld Maastricht aanpak slim vervoeren).

Een deel van de plannen is nu in uitvoering en een ander deel van de plannen is bijna gereed om in uitvoering te nemen. Gezien de overlap in

thema's en de fase van de projecten is het in dit stadium niet mogelijk om al een exacte uitsplitsing van budget te geven. Zodra alles in uitvoering is, kan er een totaaloverzicht gemaakt worden.

Voor het vervolg van Beter Benutten is landelijk de volgende programma-ambitie afgesproken: tenminste 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017.
Het Rijk draagt maximaal 50% bij aan de maatregelen, de regio's en het bedrijfsleven zijn verantwoordelijk voor de andere 50%. In totaal is er ca € 600 miljoen door Rijk, Regio en Bedrijfsleven ter beschikking gesteld aan het Beter Benutten vervolgprogramma.

70
Vraag:
Kan het inpassen van de minregel 2015 en 2017 als gevolg van de ingehouden prijsbijstelling nader worden toegelicht? Welke consequenties heeft dit op de vrije investeringsruimte in het Infrastructuurfonds? En welke voor het totale programma voor wegen, spoor en vaarwegen?

Antwoord:
Als gevolg van de (gedeeltelijk) ingehouden prijsbijstelling 2013 en 2014 zijn de projecten en programma's op de fondsen bij de ontwerpbegroting 2014 en 2015 geïndexeerd uit de resterende investeringsruimte bij Wegen, Spoor, Regionaal/lokaal en Vaarwegen. In de eerste begrotingsjaren van het fonds waren er echter nog onvoldoende vrije middelen beschikbaar om de projectbudgetten te indexeren. Er ontstond zo een kasprobleem dat inzichtelijk is gemaakt via een minregel. In de ontwerpbegroting 2016 wordt de minregel in 2015 op Vaarwegen en Wegen en de minregel in 2015 en 2017 en verder op Spoor en Regionaal/lokaal via kasschuiven weer weggewerkt. Dit heeft geen consequentie voor het totale programma voor Wegen, Spoor en Vaarwegen.

71
Vraag:
Wat zijn de gevolgen voor de investeringsruimte ten aanzien van het spoor als gevolg van de bekostiging van de overschrijdingen van het Nieuwe Sleutelproject (NSP) Utrecht en PHS Doorstroommaatregelen station Utrecht uit de investeringsruimte?

Antwoord:
De investeringsruimte is afgenomen met 53,2 mln als gevolg van de bekostiging van de budgetaanpassing van het NSP project Utrecht en met 29,5 mln als gevolg van de bekostiging van de overschrijding van PHS Doorstroommaatregelen station Utrecht

72
Vraag:
Kunt u toelichten waarom bepaalde onderdelen achterblijven op de initiële bedragen, zoals het versoberen van het bermbeheer? Wat betekent het achterblijven van het subtotaal aan versoberingen? En wat betekent het verhogen van de prognose bij het minder baggeren van vaarwegen?

Antwoord:
Bij de verdere uitwerking en implementatie van de versobering- en efficiencymaatregelen voor beheer en onderhoud is gebleken dat de daadwerkelijk gerealiseerde besparingen per maatregel positief of negatief afwijken van de initiële verwachting. Dit wordt veroorzaakt doordat in de uitwerking is gestreefd naar zo min mogelijk negatieve effecten en een tempo waarin de contracten, waarvan de maatregelen

onderdeel zijn, kunnen worden aangepast. Omdat voorzien werd dat dergelijke afwijkingen konden optreden in de uitwerking, is de uitvoering opgezet als programma waarbij wordt gekeken naar het totaal aan besparingen. Per saldo is de inschatting dat het realiseren van het totale pakket van € 1,64 miljard aan versobering- en efficiencymaatregelen mogelijk is.

73
Vraag:
Kan een nadere toelichting gegeven worden waarom de bijzondere baten ten behoeve van beheer en onderhoud zo achterblijven?

Antwoord:
Bijzondere baten zijn baten die gerealiseerd worden buiten de reguliere bedrijfsvoering, zoals boekwinsten bij de verkoop van activa. Deze baten hebben een incidenteel karakter en laten zich daarmee slecht voorspellen. De raming van deze baten is gebaseerd op de ontvangsten uit voorgaande jaren. Deze zijn vervolgens structureel ingezet als dekking voor beheer en onderhoud. Sinds deze raming blijken deze incidentele opbrengsten structureel op een lager niveau te liggen.

74
Vraag:
Kunt u de bedragen 317 miljoen euro, 276 miljoen euro en 226 miljoen euro toelichten? Waar zijn deze bedragen op gebaseerd?

Antwoord:
De 317 miljoen euro is inclusief BTW. Exclusief BTW gaat het om 262 miljoen euro. Deze 262 miljoen euro heeft betrekking op de (per saldo) neerwaartse bijstelling van de meerjarenreeksen van ProRail, welke nader zijn toegelicht in het onderzoek van PwC, LeighFisher en Horvat&Partners (hoofdstuk 3.2, pagina 27).

De 276 miljoen euro betreft het aandeel in de totale apparaatstaakstelling dat ProRail denkt te kunnen invullen op de apparaatskosten die in de aanlegprojecten zijn begrepen, zie ook het antwoord op vraag 34.

De 226 miljoen euro betreft de prijscompensatie 2014 die nog niet is toegevoegd aan het BOV-budget, maar nog staat gereserveerd in de investeringsruimte. Het bedrag is bepaald op basis van de IBOI 2014 (1,21%) en het totale BOV-budget in de periode 2015–2028.

75
Vraag:
Wat is de tijdslijn tot het moment van definitieve besluitvorming over te nemen maatregelen? Wanneer wordt een concept met de Kamer besproken?

Antwoord:
ProRail zal begin 2016 rapporteren over de uitwerking van de maatregelen, waarna de Kamer wordt geïnformeerd over de resultaten en de verdere besluitvorming.